

reciproche esigenze del commercio e delle strade ferrate.

La base di questa legislazione dev' essere un criterio essenzialmente economico. Le responsabilità vanno ristrette od allargate secondo la possibilità economica di farlo.

Ricorda a tale riguardo la seduta dell'inchiesta industriale di Torino, in cui l'Amilhou, dopo aver risposto ai lagni delle varie industrie, raccomanda alla Commissione un'industria che fra le tante era stata dimenticata, l'industria ferroviaria.

Sulla questione numero 68 dice che testimone quotidiano della minuta, ma accanita lotta che si agita fra le ferrovie e gli spedizionieri, crede le pretese di questi infondate. Essi vogliono libera la loro concorrenza, ed hanno ragione, e nessun loro nega questo diritto, ma perchè alla loro volta vorrebbero negare alle ferrovie la libera concorrenza con essi?

Qui, dove si studia la questione economica ferroviaria, è necessario osservare come le ferrovie, allargando più che non fanno la loro concorrenza con gli spedizionieri, e semplificando i mezzi di consegna delle spedizioni, potrebbero notevolmente aumentare i loro introiti.

Ora, nello stato attuale delle provincie, gran parte di questo di più viene assorbito dal lucro degli spedizionieri.

Cita parecchi fatti che dimostrerebbero non sempre legale e lecita la concorrenza fatta dagli spedizionieri, per cui, *concorrenza si ma concorrenza onesta!*

Ritiene che i reclami e le insinuazioni che si presentarono dinanzi alla Commissione — le inesattezze a parte — si fondino sopra un equivoco legale. La legge sui lavori pubblici non proibisce già di fare convenzioni di preferenza con produttori o diretti creatori di un traffico, ma unicamente con gli spedizionieri; onde la disposizione di legge invocata si ritorce contro di essi.

Termina rispondendo alla questione num. 70 sul numero delle liti, che sono in media 500 all'anno, di cui 50 circa ai Tribunali superiori, per le quali sarebbe sufficiente un solo avvocato addetto al servizio ferroviario, e lamenta che in 15 anni dacchè si dibattono davanti ai Tribunali le poche questioni di massima, in cui consiste il nocciolo di un diritto ferroviario, non siasi ancora potuto stabilire una giurisprudenza costante.

Conchiude sollecitando una legislazione ferroviaria, ed una riforma economica, secondo le linee da lui tracciate del contenzioso delle strade ferrate.

Frigo (ispettore principale). Desidera parlare sulla convenzione Cirio, contro la quale, egli dice, vennero espresse siffatte accuse, che, se fossero anche soltanto vere in parte, darebbero un sinistro concetto dell'Amministrazione ferroviaria. Cotesta convenzione è stata presentata come una concessione di favori e di privilegi rilevanti, omettendosi ad arte tutti gli oneri che la convenzione stessa impone al sig. Cirio, il quale fa ingenti trasporti di uova, frutta e ortaggi. Egli, diversamente da quanto è stato asserito, paga 50 centesimi per vagoni e per chilometro pel trasporto di merci all'estero, e 40 per l'interno. Per le frutta, il prezzo della tariffa corrisponde a circa cent. 5 per chilometro e per tonnellata; e quello per gli ortaggi a 6 cent.; anzi avviene il caso per certi trasporti che il Cirio

paga più di cent. 8 e 1/2, cioè più della tariffa. In proposito può presentare un prospetto corredato di tutti i documenti, col quale si dimostra che, in un trasporto di 705 vagoni di merce, il Cirio pagò L. 63,000 e cioè il 50/100 corrispondente a 5 cent. per vagoni e per chilometro, e non 5, come fu asserito.

La tariffa dunque concessa al Cirio non è di 3 centesimi, ma di 5 e di 6, cosa che si dichiara pronto di provare all'evidenza. Aggiunge che le condizioni fatte al Cirio furono sempre offerte a tutti i commercianti cogli stessi patti; anzi, una Società che s'era costituita appunto per usufruire di quelle concessioni, dopo che fu informata minutamente della convenzione Cirio, si ritirò. Il sig. Camis, che fu detto un semplice prestanome, è un ingegnere di Verona, iscritto come negoziante a quella Camera di commercio; egli ha personalmente chiesto di annuire alla convenzione, l'ha firmata e per di più ha fatto il deposito prescritto, in garanzia, di L. 50 mila, che è tuttora giacente. È convinto che quando la Commissione andrà a Verona, il sig. Camis si presenterà innanzi ad essa per ismentire le accuse ed insinuazioni fatte contro di lui. Respinge formalmente l'accusa di spionaggio a carico del personale della Società, e che gli impiegati della stessa, subornati dal Cirio o da altri commercianti, svelassero ad essi le spedizioni di altri negozianti. Il Cirio ha numerosi agenti che lo informano minutamente su all'estero che all'interno delle cose spettanti al suo commercio; ma nessuno fece mai, e ciò dice ad onore degli impiegati ferroviari, uno spionaggio di questo genere, e sfida chiunque a darne le prove.

Fu detto anche che il Cirio godeva del beneficio di poter spedire della merce a grande velocità, pagando la tassa della piccola; ciò è assolutamente inesatto, perchè l'Amministrazione passata aveva emanata una circolare applicabile a tutti, e la presente l'ha confermata, colla quale si prescrive che i generi di ortaggi e uova dovessero essere spediti colla maggiore celerità possibile. Il Cirio spediva merce per 2000 vagoni, e la ditta Camis per 1000.

Il signor Frigo conclude la sua deposizione promettendo alla Commissione di mandarle, per iscritto, i dati riferentisi ai quesiti 88 e 90, che si riferiscono alle tariffe suscettibili di diminuzione, senza che ne venga danno al commercio od all'azienda ferroviaria, ed ai giusti criterii per determinare e classificare le tariffe.

Bellini Giovanni (ingegnere costruttore). Discorre sul quesito 155. (Quale sarebbe il migliore raggruppamento delle ferrovie italiane?) Crede che per ottenere questo migliore raggruppamento devasi, prima di tutto, guardare alla configurazione del suolo. Egli propenderebbe, quindi, a formare tre grandi gruppi di ferrovie, e cioè quello della Valle del Po, del versante Adriatico e del versante Tirreno. I vantaggi li riassumerebbe così: 1° si avrebbero pochissimi punti di contatto, che sarebbero soltanto sette; 2° si conserverebbe quasi intatto tutto quanto ha attinenza alle ferrovie, personale, attrezzi, archivi, ecc.; 3° si lascerebbe entro i confini d'una data rete il commercio locale. Si estende nel dimostrare quanto siano infondate le ragioni di coloro che sostennero essere dannoso e pericoloso il lasciare tutti i valichi Alpini in mano ad una sola Società.

Dicesi contrario all'esercizio governativo, non